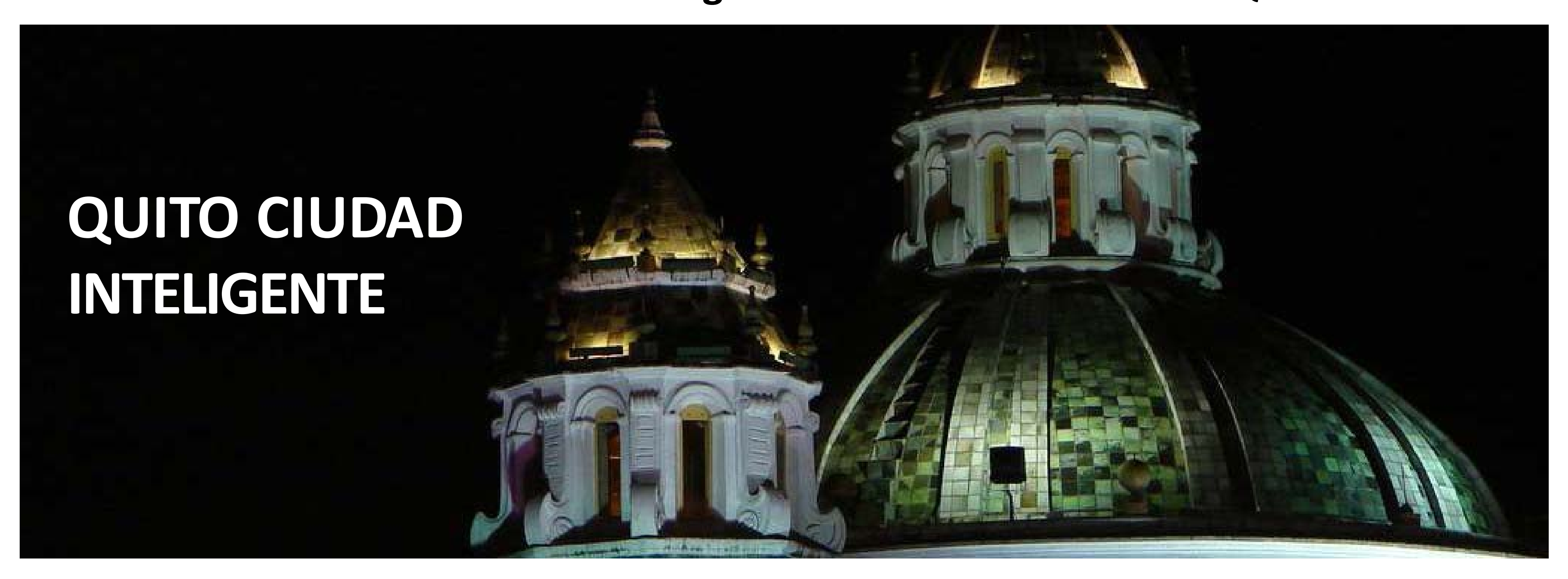
PLAN DE METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

2015-2025 DOCUMENTO DE SÍNTESIS
Basado en el diagnóstico de situación del DMQ 2014



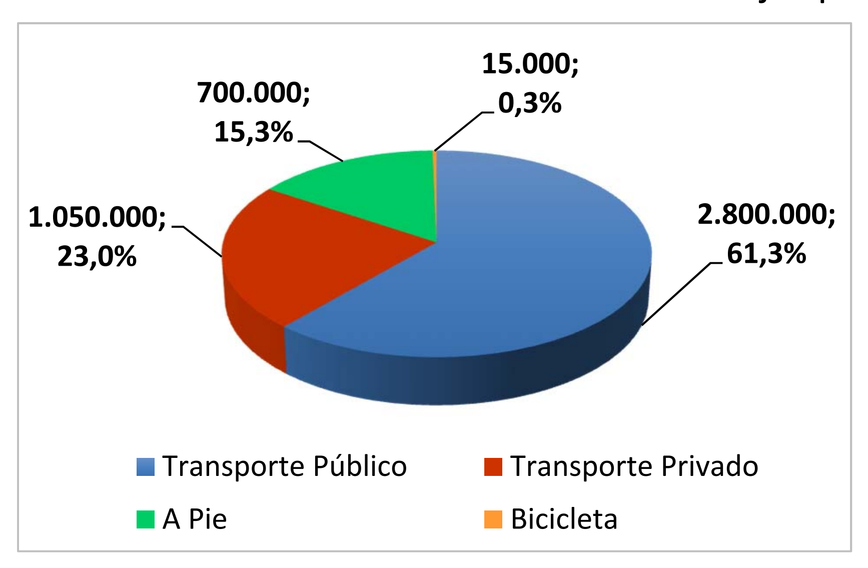
Secretaría de Movilidad

Lunes, 02 de febrero 2015

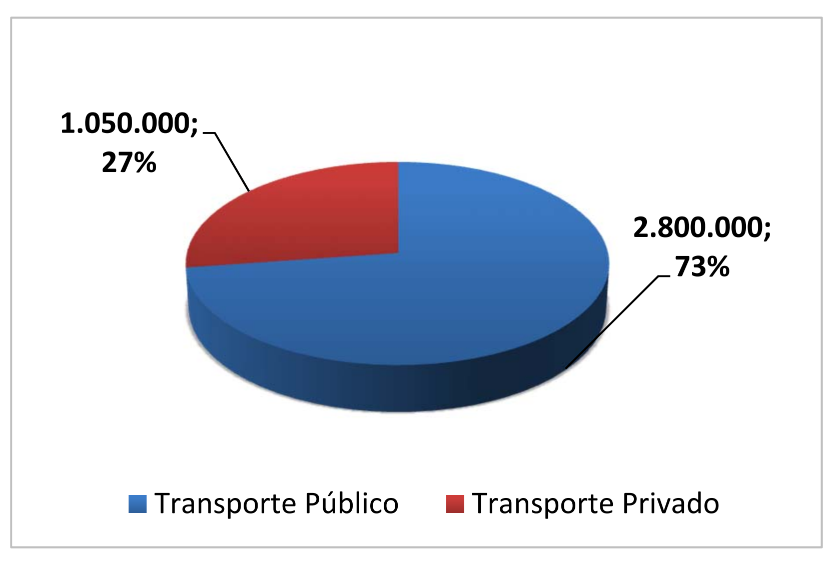
SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Partición Modal:

- En el DMQ se realizan 4'565.000 viajes por día al 2014, distribuidos así:



Distribución de viajes en el DMQ – 2014



Distribución de viajes en transporte motorizado

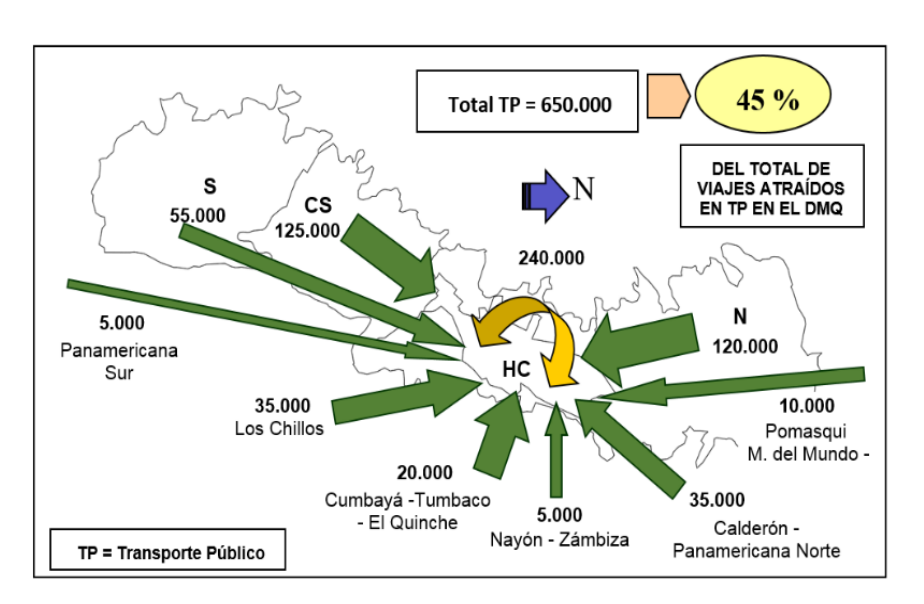
NOTA: El Transporte Público incluye al transporte escolar y el Transporte Privado incluye al transporte en taxi.

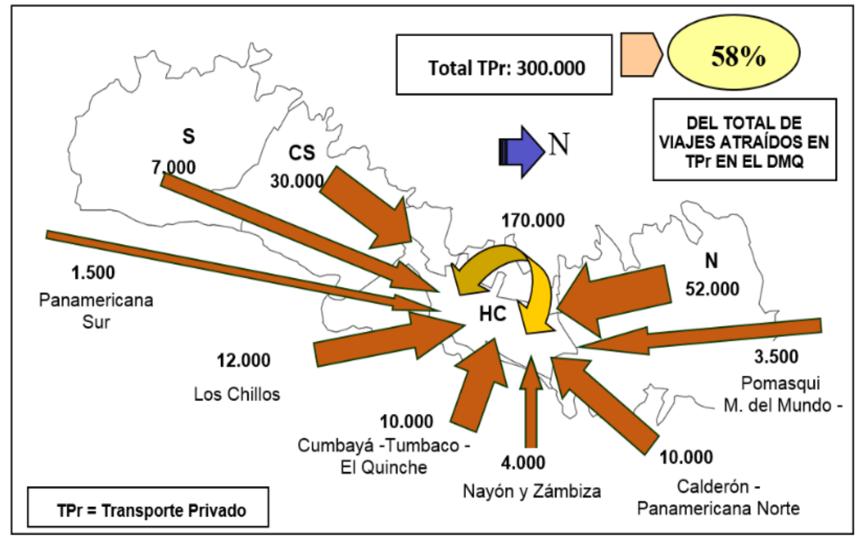
- En los últimos 16 años se ha disminuido la proporción de viajes en transporte público de 80% a 73% (incluye los viajes en transporte escolar e institucional).
- Inversamente, los viajes en vehículo particular crecieron de 20% a 27% (incluye los viajes en taxi).
- Si bien, esa proporción de viajes en TP es deseable, deben ejecutarse las acciones para al menos mantenerla con los mejores niveles de calidad posible.

… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Concentración de viajes:

- El Hipercentro de Quito es la zona con el mayor número de atracción de viajes motorizados del DMQ debido a la concentración de equipamientos y fuentes de trabajo.
- La alta demanda de viajes, principalmente los movimientos pendulares, generan serios problemas de accesibilidad que producen severas congestiones de tráfico en las vías principales internas y de acceso/salida.



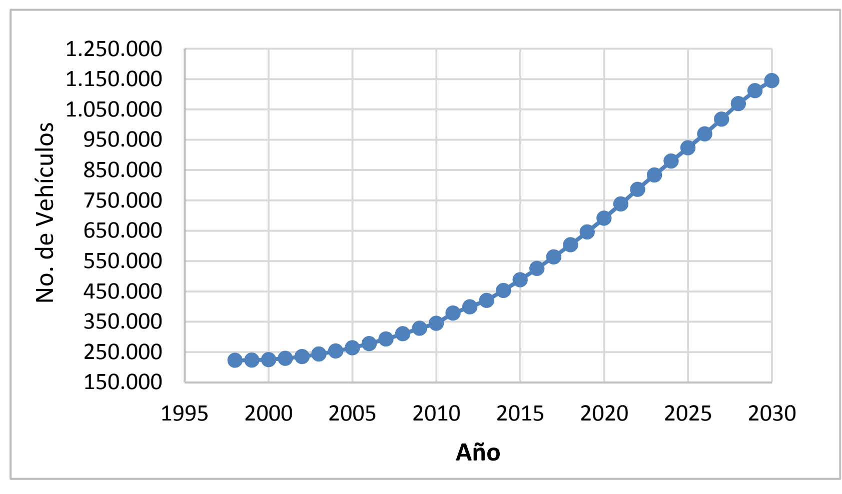


Número de Viajes atraídos en Transporte Público y Particular al Hipercentro de Quito – Proyección al 2014 (viajes en una sola dirección)

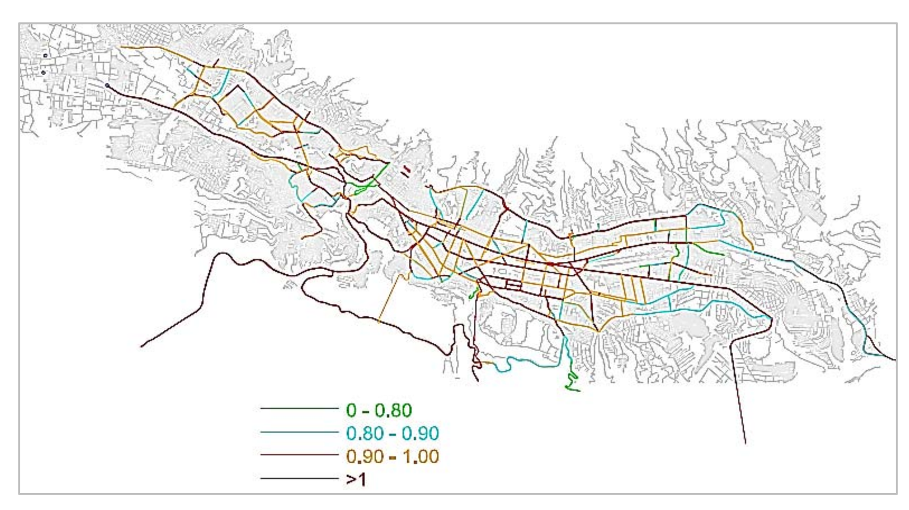
… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Tráfico:

- El crecimiento del parque vehicular en los últimos 10 años registra un promedio de 7,5% anual (35.000 vehículos/año). Al finalizar el 2014 se incrementaron 50.000 vehículos nuevos;
- La capacidad vial disponible se encuentra en continuo proceso de saturación, la cual no es capaz de atender la creciente demanda de circulación vehicular. Aproximadamente, el 35% de la red principal está saturada, con tendencia a incrementarse. La medida Pico y Placa no ha sido suficiente para contrarrestar.
- El parque vehicular estimado al 2014 es de alrededor de 452.000 vehículos. De seguir la misma tendencia, al 2030 sería aprox. de 1'140.000 vehíc., con lo cual las condiciones de movilidad serán insostenibles de no aplicarse medidas de mitigación.



Evolución y proyección del parque automotor en el DMQ



Relación volumen-capacidad del sistema vial principal - Quito

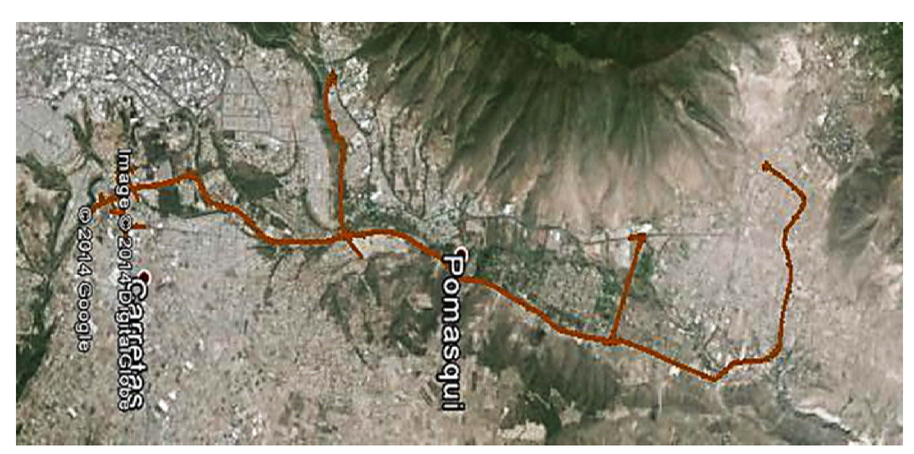
… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Vialidad:

- La oferta de sistema vial del DMQ se ha mantenido prácticamente inalterable ya que no puede incrementarse en las zonas consolidadas, sino únicamente en las zonas rurales o perimetrales.
- La red vial de las centralidades periféricas y de las áreas de nuevos desarrollos urbanos no está debidamente planificada, por lo que su accesibilidad y movilidad es deficiente.
- Problemas en los puntos de acceso hacia la Ciudad de Quito desde zonas periféricas.
- Las conexiones transversales internas de Quito son limitadas.
- Las principales intersecciones de la red vial tienen un bajo nivel de servicio, las cuales afectan los tiempos de viaje de los ciudadanos en sus desplazamientos .
- Están en proceso de construcción dos vías metropolitanas: La Ruta Viva (falta la Fase 3) y la Extensión de la Av. Simón Bolívar hacia San Antonio (Mitad del Mundo).



Emplazamiento de la Ruta Viva



Emplazamiento Prolongación Norte - Av. Simón Bolívar

… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Transporte No Motorizado:

- Los viajes en transporte no motorizado llega al 0,3% (15.000 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no tiene mucha acogida entre los ciudadanos.
- El sistema de bicicleta pública "BiciQuito", contribuye positivamente a incrementar, tanto en el número de viajes, como en la aceptación de la ciudadanía respecto del uso de este modo de transporte.
- En BiciQuito se realizan alrededor de 3.000 desplazamientos diarios; cuenta con 25 estaciones y 625 bicicletas, en 39 Km de ciclovías en el Hipercentro de Quito.
- Los Ciclopaseos dominicales tienen una participación promedio de 20.000 usuarios, los cuales utilizan el espacio vial público para la recreación.







… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Transporte Comercial – Escolar e Institucional:

- El Transporte Escolar e Institucional moviliza al 15,2% de los viajes en T. Público (425.000 viajes/día).
- El total de vehículos escolares e institucionales autorizados a diciembre del 2014 es de 3.766 unidades, agrupadas en 69 operadoras.
- Se inició un nuevo proceso de regularización 2015. Se espera regularizar aproximadamente a 1.200 aspirantes, con lo cual se llegaría a una oferta de alrededor de 5.000 unidades y el 100% de informales.



Servicio Convencional en parroquias urbanas u ordinario



Servicio Ejecutivo



Servicio Convencional en zonas urbanas de parroquias rurales



Servicio Convencional en zonas urbanas periféricas

Transporte Comercial – Taxis:

- Los taxis participan con el 14,5% de los viajes en transporte privado (150.000 viajes/día).
- El total de taxis autorizados a diciembre del 2014, era de 14.236 unidades agrupadas en 305 operadoras.

CLASE O SUBCLASE	VEHÍCULOS	%
Convencional	8.810	62%
Ejecutivo	3.921	28%
Convencional en zonas urbanas periféricas	529	4%
Convencional en zonas urbanas de parroquias rurales	976	7%
Total	**14.236**	**100%**

… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Transporte Comercial – Carga liviana:

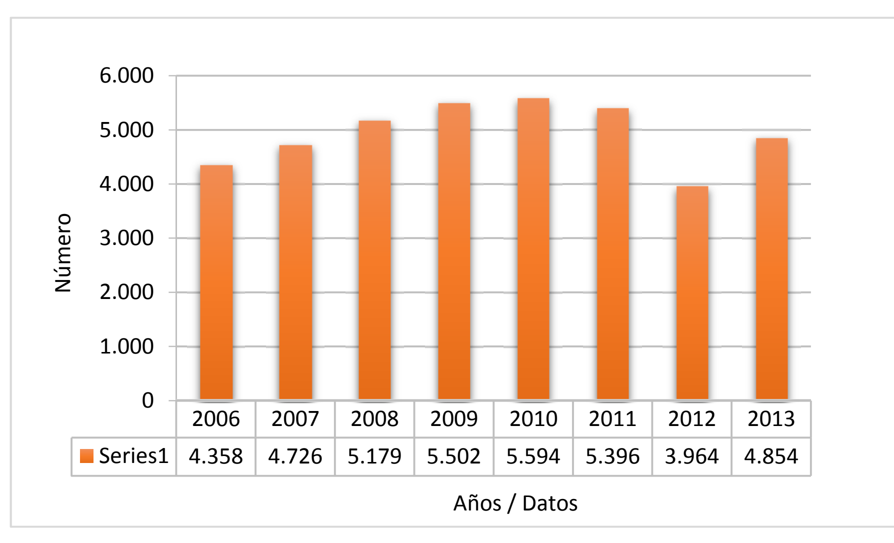
- El total de vehículos de carga liviana formales es de 1.654 unidades.
- A diciembre del 2014, como parte del proceso de regularización 2013, se han autorizado administrativamente 3.130 unidades, con lo cual se tendría un total potencial es de 4.784 unidades, agrupadas en 126 operadoras.
- Al momento está en vigencia el proceso de regularización, cumpliéndose el período de ajustes, en donde la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), están elaborando la Regla Técnica que determinará los requisitos necesarios para cumplir con la fase final del proceso, prevista para mayo del 2015.



… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Seguridad Vial:

- Los índices de accidentalidad de tránsito se han incrementado en el sistema vial del DMQ entre el 2006 y 2013 en el orden del 3%, de 4.358 a 4.854.
- El número de víctimas fatales se incrementó en el orden del 2 %, de 308 a 313; de los cuales el 66 % son por atropellos/arrollamientos.
- Los atropellos y arrollamientos corresponden al 66% en promedio, aunque con una leve tendencia a disminuir.
- La tasa promedio de accidentes/100.000 habitantes es 171.
- La tasa promedio de muertes/100.000 hab. es 12,5.



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Series1	4.358	4.726	5.179	5.502	5.594	5.396	3.964	4.854

Evolución del número global de accidentes de tránsito

Número de muertes por accidentes de tránsito y causa

… SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Seguridad Vial:

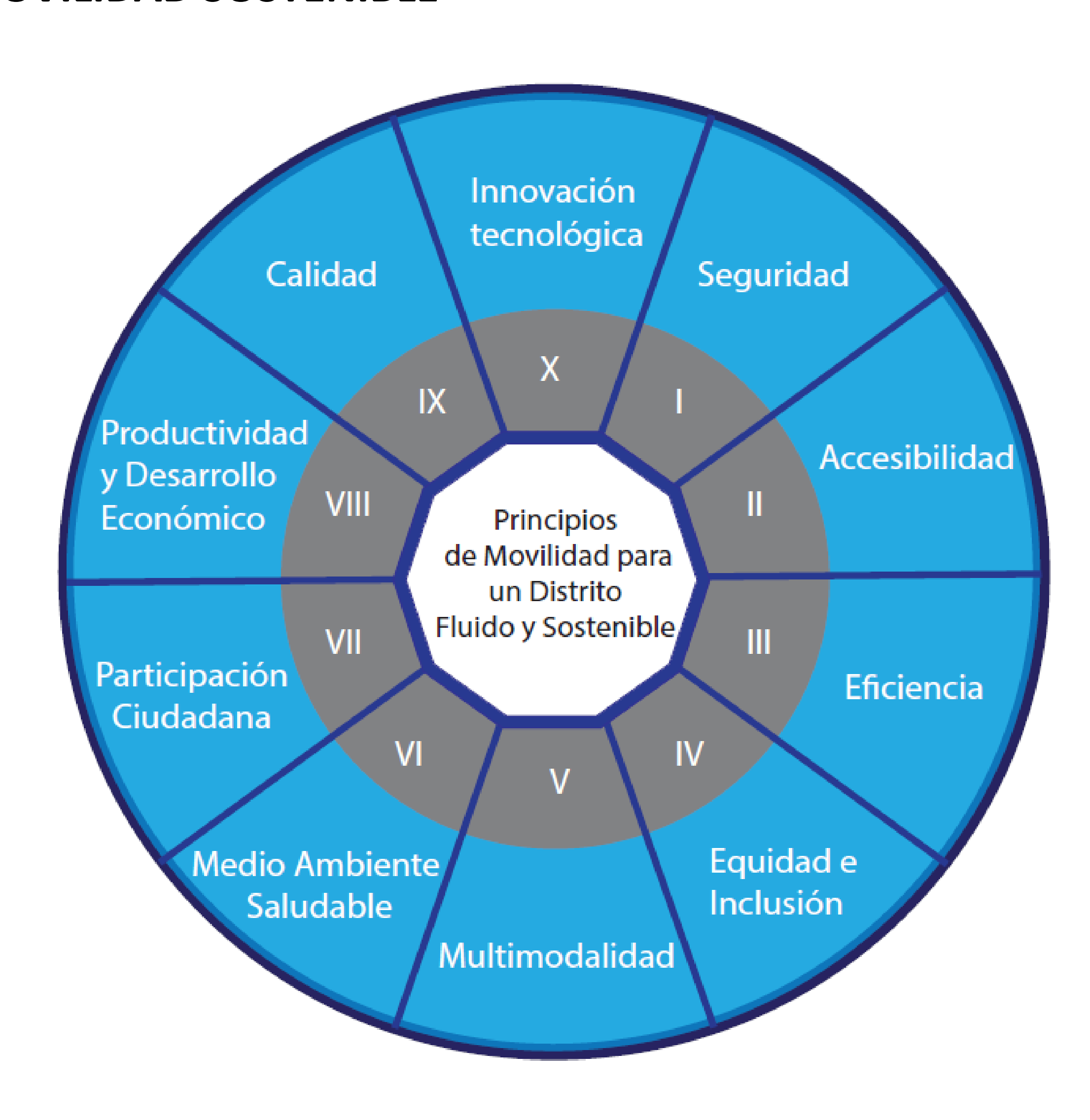
- El parque vehicular del DMQ es responsable del 53% de la huella de carbono.
- El 66% de los contaminantes primarios (CO, SO_2, NOx, PM_{10}, $PM_{2.5}$, COVNM, NH_3) son ocasionados por emisiones vehiculares. Está vinculado principalmente a la calidad de los combustibles.
- Aún no se ha alcanzado a cumplir la norma nacional para el parámetro Material Particulado 2.5, ocasionado especialmente por las emisiones de vehículos a diésel.

- En cuanto a la contaminación acústica, en 7 de las 8 Administraciones Zonales superan los 65 db, principalmente por el transporte pesado y por el uso indiscriminado de dispositivos sonoros (pitos, bocinas).
- La respuesta del Municipio ha sido amplia, destacándose la Revisión Técnica Vehicular y la medida de restricción del Pico y Placa.



PROPUESTA

PRINCIPIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Transporte Público

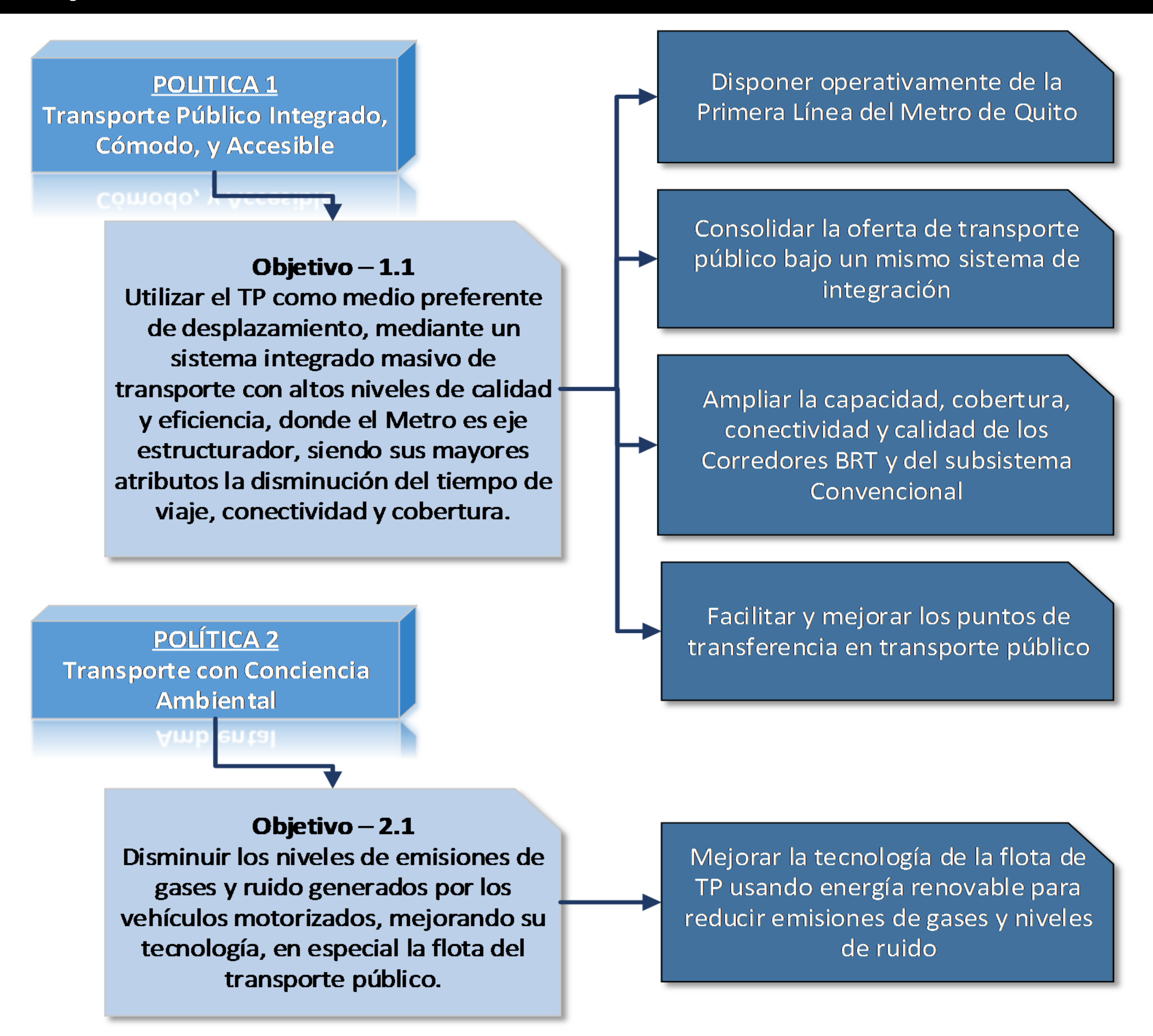
POLÍTICA- 1:

Mejorar sustancialmente la calidad, cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte, asignando los recursos financieros en correspondencia con las demandas de viajes atendidas.

POLÍTICA- 2:

Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público a través de incentivos que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejorar la calidad del medio ambiente.

Transporte Público: OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS



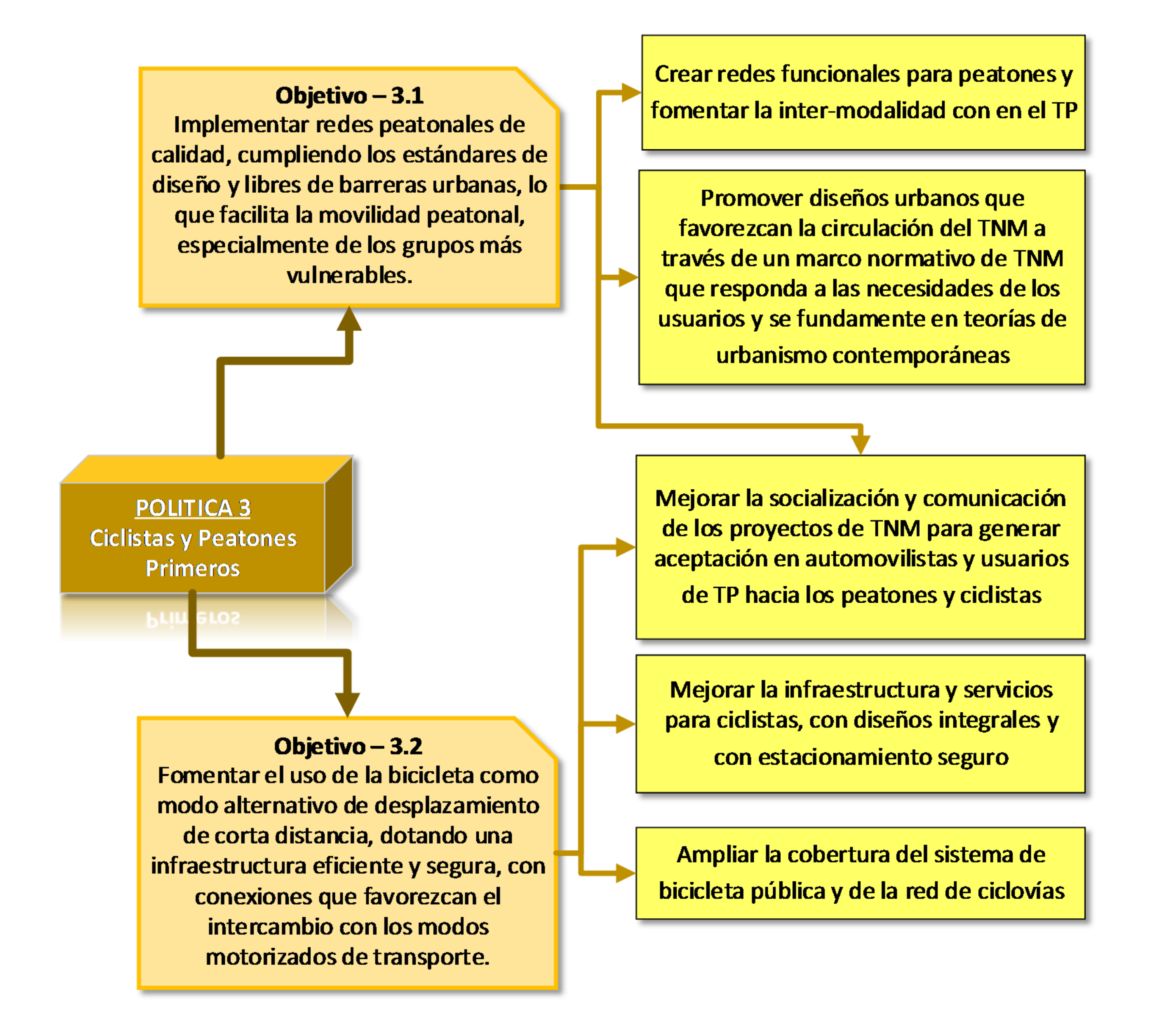
… POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Transporte No Motorizado

POLÍTICA- 3:

Incrementar la participación de los viajes a pie y en bicicleta a través de la elaboración de planes y proyectos que generen aceptación ciudadana y faciliten la multimodalidad.

Transporte No Motorizado: OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS



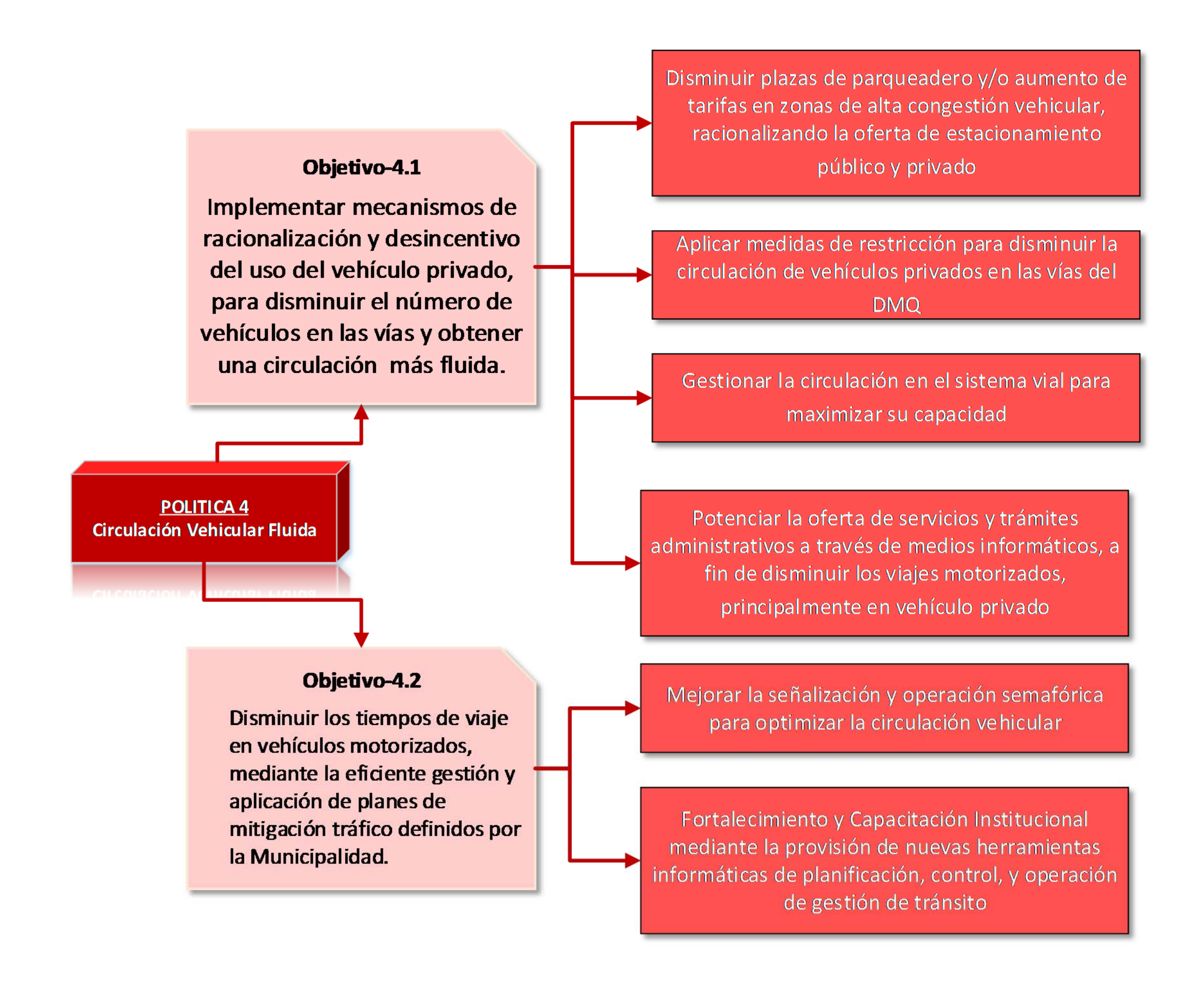
… POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Gestión de Tránsito

POLÍTICA- 4:

Promover en la ciudadanía la racionalización del uso del vehículo privado y su participación en procesos de restricción de su circulación, en orden al bien común y a los planes de tráfico y de ordenamiento territorial que se establezcan en el DMQ.

Gestión de Tránsito: OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS



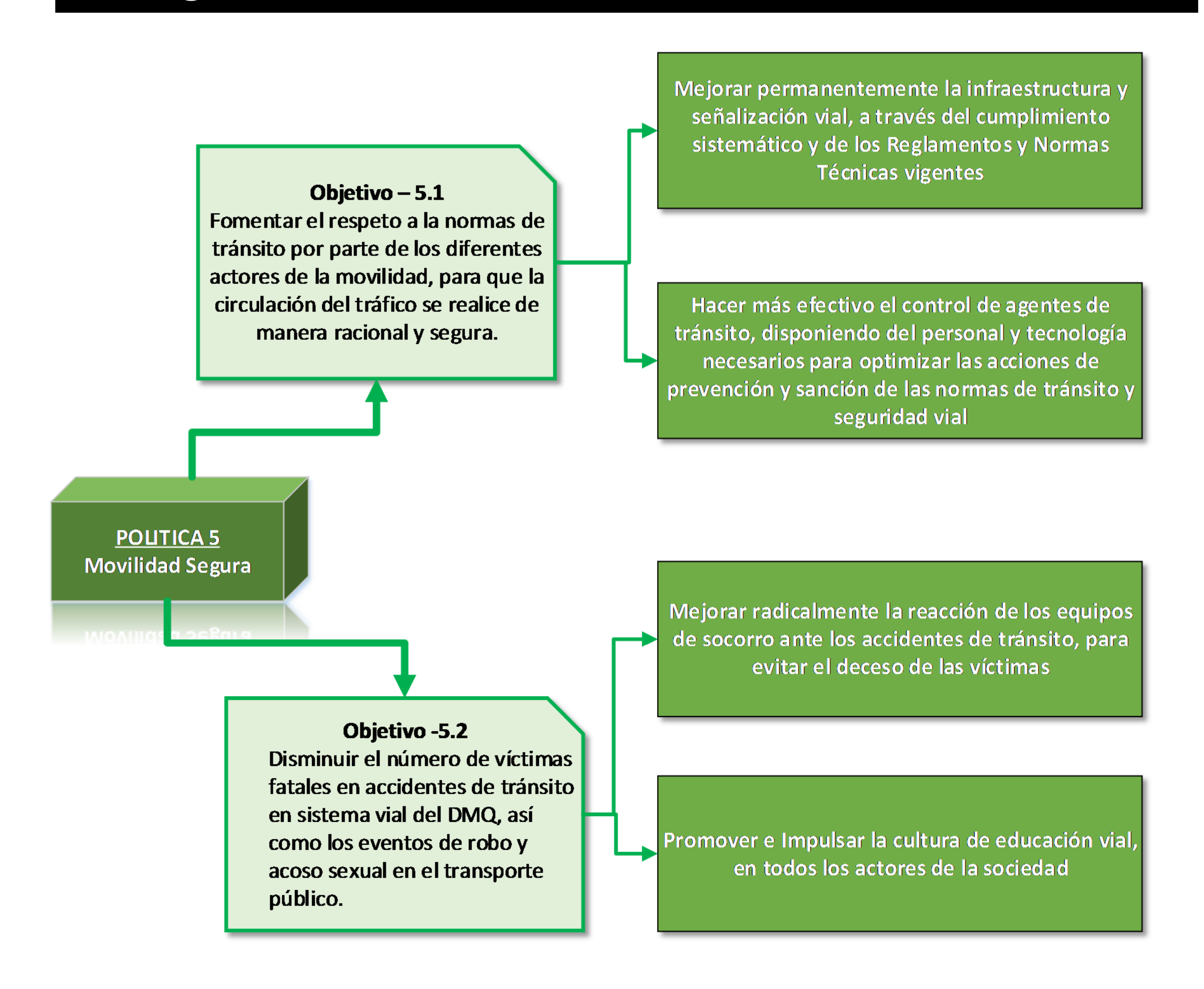
… POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Seguridad Vial

POLÍTICA- 5:

Fomentar y consolidar la cultura de la seguridad vial en todos los ámbitos de la movilidad con lo cual se logre la disminución del número de accidentes de tráfico y sobre todo el de víctimas fatales.

Seguridad Vial: OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS



… POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Vialidad

POLÍTICA- 6:

Estructurar y planificar el sistema vial en concordancia con el crecimiento estratégico de la ciudad y la planificación urbana, priorizando el transporte Público para reducir la dependencia en el transporte privado, siendo fundamental la asignación de facilidades para el desarrollo del transporte de bicicletas y peatones.

POLÍTICA- 7:

Desarrollar la planificación de la movilidad de manera conjunta con la territorial, a fin de crear nuevos espacios urbanos centrales y periféricos dotándoles con usos de suelo mixto con los equipamientos que puedan atender las diferentes actividades laborales, educacionales, administrativas, y recreativas para inducir los viajes de cortas distancias.

POLÍTICA- 8:

Impulsar nuevas propuestas de mitigación de tráfico para repotenciar la capacidad vial existente dentro del marco general de la gestión del tráfico, con planes complementarios de mantenimiento para mejorar la fluidez del tráfico en nodos congestionados.

Vialidad: OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS

